

Christian Fleury

CRESO – UNIVERSITÉ DE CAEN  
ESO – UMR 6590 CNRS

Si en est fait explicitement mention dans la terminologie des traités internationaux à travers la notion d' « eaux territoriales », le rapport entre la mer, qui couvre 71 % de la surface de la Terre, et le territoire pris dans son acception géopolitique ne va pas de soi. Les États côtiers pratiquent une course échevelée à l'appropriation des océans qui fait dire à certains observateurs que le temps n'est pas si lointain où il y aura une frontière entre le Brésil et le Liberia. Mais il existe un décalage entre l'appropriation et l'exercice de la souveraineté. Celle-ci subit deux types de transgression. L'un, illégal, prend la forme d'une délinquance concernant la piraterie, les trafics, ou la circulation de navires en mauvais état. L'autre concerne l'inadéquation de la notion de frontière aux principaux enjeux économiques marins et conduit à la mise en place d'instances transfrontalières. L'appropriation par les États de l'espace marin est ici résumée selon une double approche, diachronique pour montrer la lente émergence puis l'accélération récente du processus de territorialisation de la mer et synchronique pour en relever les contradictions actuelles.

## I. LA QUESTION DE LA LIBERTÉ DE NAVIGUER

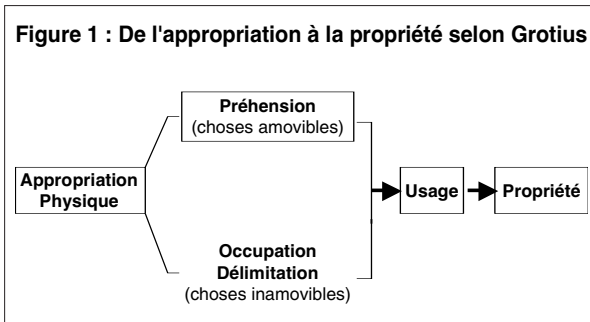
Des auteurs romains Cicéron et Sénèque, notamment- se sont penchés sur la question de la liberté des mers (Potter, 1924). Ils considèrent que, par volonté divine, les peuples n'ont pas été pourvus chacun de la totalité de ce dont ils ont besoin, ce qui implique la nécessité de commercer. Sénèque interprète le fait que le vent puisse souffler dans toutes les directions, rendant possible la navigation tous azimuts, comme la preuve de cette volonté, dont les entraves à la liberté de naviguer donc de commercer constituent une violation. La mer ne peut être soumise à une appropriation exclusive. Mais le contexte dans lequel Grecs et Romains dominèrent tour à tour la Méditerranée ne se caractérise pas par un système de confrontations et d'accords entre États. Les premières revendications de souveraineté sur la mer se manifestent en Europe plusieurs siècles plus tard.

Au Moyen âge et au début de l'époque moderne, les puissances qui prétendent à son contrôle le font à la mesure de leurs moyens, c'est-à-dire sur des espaces réduits. C'est le cas pour la République de Venise en Adriatique. En lançant un anneau dans la mer et en proclamant « *desponsamus te mare, in signum veri perpetuæ domini* » soit « Nous t'épousons, ô mer, en signe de domination véritable et éternelle » (Grotius, 1609) lors de son mariage annuel avec la mer, le doge se livre à un exemple grandiose d'appropriation symbolique. Dans les golfes de Gênes et du Lion, les Génois délivrent moyennant rétribution des autorisations de commercer. En Angleterre, l'idée du contrôle des mers était déjà exprimée au XIIIe siècle (Liebermann, 1894). Mais, si les souverains portent le titre de Lord of the Seas, ils n'y possèdent pas de droits reconnus. Avant le XVIIe siècle, rien ne permet d'affirmer que cette auto proclamation s'accompagne de pratiques coercitives limitant la navigation ou la pêche à proximité des côtes anglaises (De Pauw, 1965). Le terme de *mastery* (« maîtrise ») employé pour qualifier la relation de la puissance anglaise à la mer semble plus indiquer une compétence, une excellence due à la familiarité qu'une capacité à contrôler.

La question de l'appropriation de l'espace marin connaît une évolution décisive au début du XVIIe siècle. On passe de la liberté de naviguer dont le principe sera, sauf en cas de guerre, de moins en moins discuté, à la délimitation de la mer.

## II. DE LA LIBERTÉ DE NAVIGUER À LA DÉLIMITATION TERRITORIALE DE LA MER

Le 25 février 1603, dans le détroit de Malacca, l'amiral Van Heemskerck, navigant pour la Compagnie hollandaise des Indes Orientales, s'empare d'un navire portugais. Ce comportement de corsaire est réprouvé aux Pays-Bas, où d'austères sectes protestantes exercent une forte influence. La Compagnie demande alors au juriste Hugo de Groot dit Grotius (1583-1645) d'en rédiger une justification *a posteriori*. Il en sort l'ouvrage



*De jure Praedae Commentarius* dans lequel l'auteur accrédi-te la prise en estimant qu'il s'agissait d'un acte de légitime défense à l'encontre d'un pays ayant en Asie des visées commerciales exclusives. Sa pensée s'articule autour de la reconnaissance du droit naturel, soit une vision très attachée au principe sacré de la libre circulation et de l'impossibilité de faire tomber dans des domaines privés des éléments tels que l'air et la mer. Elle découle du principe justinien, inspiré des penseurs romains évoqués plus haut, et ainsi énoncé « *mare natura omnibus patet et communis eius usus omnibus est, ut aëris* » (« La mer est ouverte à tous en vertu de sa nature et son usage est commun à tous, de la même manière que l'air »). Dans le chapitre XII de l'ouvrage, intitulé *Mare Liberum*, Grotius associe les libertés de naviguer et de commercer (De Groot, 1609). Il dénie aux Portugais -ou à toute autre nation- une quelconque souveraineté sur la mer dans la mesure où ils ne peuvent fournir la moindre preuve d'occupation, notion mise en avant pour justifier la souveraineté. Or, occuper la mer est chose impossible. Il insiste sur ce fait en soulignant que d'une part les Portugais ne l'ont jamais fait avec des garnisons frontalières et que d'autre part en aucun cas une ligne imaginaire ne peut être considérée comme une frontière dans la mesure où il n'y a pas matérialité de l'appropriation.

Le juriste hollandais s'attache ensuite à décrire l'évolution du concept de propriété dans laquelle il apparaît qu'il s'est progressivement étendu de choses consommables à des éléments immuables. Le domaine public a pu devenir privé de deux façons. S'il s'agit de choses amovibles, l'appropriation se fait par préhension. Pour les choses inamovibles, elle résulte de quelque construction ou délimitation qui détermine une occupation. Les choses appropriées à l'usage de quelqu'un finissent par être à lui complètement. De toute évidence, la mer ne peut pas entrer dans ce cas de figure.

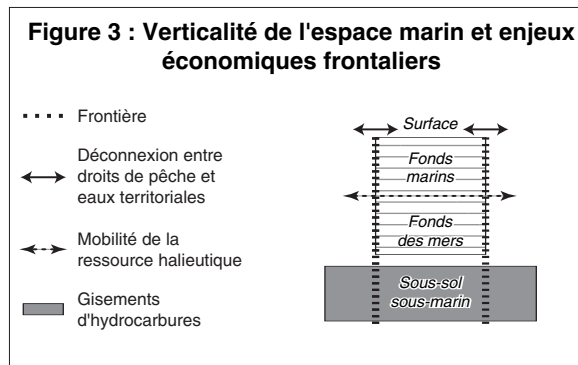
### III. SEGMENTATIONS FONCTIONNELLE ET JURIDIQUE DE LA MER

La construction théorique de Grotius reconnaît la mer en tant que *res communis*, et en dénie toute idée d'appropriation exclusive. Ce principe s'affirme quand elle est considérée comme une surface de déplacement. Mais il s'efface au fur et à mesure de l'émergence d'enjeux économiques marins, la pêche d'abord, l'exploitation des gisements d'hydrocarbures plus récemment. Ceci va conduire à un processus de prise de contrôle juridique et multilatérale des océans, d'abord lent puis s'accéléralant à partir de 1945. À cette date, le président Truman étend la juridiction exclusive des États-Unis sur les ressources du plateau continental jusqu'à l'isobathe des 100 fathoms soit environ 180 mètres. Ceci concernait en tout premier lieu le golfe du Mexique, secteur riche en gisements pétrolières. Même si d'une part les États côtiers avaient déjà commencé à annexer une bande marine, le plus souvent jusqu'à trois milles des côtes, et si d'autre part les États-Unis cherchèrent ensuite à limiter au maximum l'application de leur déclaration par les autres États, celle-ci constitue la véritable amorce à la course à l'appropriation de l'espace marin qui a connu un aboutissement provisoire à la Convention de Montego Bay en 1982.

Malgré son objectif de clarification et l'importance des décisions qui y furent prises, notamment la reconnaissance d'une Zone économique exclusive (ZEE) pouvant s'étendre jusqu'à 200 milles des côtes, la Convention n'a pas réglé une fois pour toutes la question du contrôle étatique des mers. Elle représente peut-être « *the most comprehensive piece of international law ever written* » (Herbert, 1999), mais elle a également montré ses carences. Ce modèle en bandes qui constituent autant de projections déclinantes des compétences de l'État au fur et mesure de l'éloignement de ses côtes jusqu'à la haute mer, n'est pas tou-

**Figure 2 : La territorialisation de l'espace marin définie à Montego Bay en 1982**

<b>ZONE ECONOMIQUE EXCLUSIVE (ZEE)</b>	Jusqu'à 200 milles des lignes de base. Exploitation des ressources minérales et biologiques
<b>ZONE CONTIGÛE</b>	Jusqu'à 24 milles des lignes de base. Contrôles fiscaux, douaniers, sanitaires Exploitation des ressources minérales et biologiques
<b>Eaux TERRITORIALES</b>	Largeur maximale de 12 milles par rapport aux lignes de base Souveraineté complète Exploitation des ressources minérales et biologiques



jours opératoire en terme de délimitations frontalières notamment en raison de la prise en compte croissante de la verticalité des océans. L'enfoncement des enjeux marins – de la liberté de circuler à l'exploitation des gisements d'hydrocarbures – valide le fait que la mer n'est pas un espace horizontal et que quatre niveaux d'activité humaine parfois juridiquement déconnectés – la surface, les eaux, le fond des mers et le sous-sol sous-marin - s'y juxtaposent et s'y imbriquent.

En ce qui concerne la pêche, la mise en place de pointillés sur le bleu des cartes et de limites territoriales dans l'esprit des responsables politiques constitue une surimposition récente incompatible avec les droits historiques dont la pérennité représente souvent une condition de la survie économique des entreprises. Cela peut donner lieu, comme dans le golfe normand-breton entre la France et Jersey, à la création d'instances transfrontalières, associant professionnels, scientifiques et administrateurs. Dans le domaine des hydrocarbures, dont les gisements ne coïncident jamais avec des frontières maritimes, les États doivent mettre au point, dans le cadre de traités dits d'unification, des procédures complexes de partage et de définitions des droits de chacun en matière d'exploration et d'exploitation. C'est le cas actuellement entre la France et le Canada aux limites de la ZEE française autour de Saint-Pierre et Miquelon.

Les découpages territorial et horizontal, d'une part et fonctionnel et vertical, d'autre part, conduit à assimiler la mer à une mosaïque juridique tridimensionnelle. L'accident survenu en août 2002 dans la ZEE française, mais au-delà des 12 milles, entre le chimiquier norvégien *Bow Eagle* et le chalutier *La Cistude*, en offre un exemple parmi d'autres. En effet, les défauts de surveillance et d'assistance ont été, en conformité avec le statut juridique de l'endroit où se sont déroulés les faits, jugés en Norvège et non en France, qui ne possède ici que la maîtrise de l'exploration et l'exploitation des ressources.

La question des limites de la mer-territoire pose en outre la question de l'au-delà de la limite. Ainsi les autorités singapouriennes, souhaitent, cinq siècles après la prise de Van Heemskerck et dans le même secteur du détroit de Malacca, la coopération avec leurs voisines malaises et indonésiennes afin de circonscire la piraterie aux franges même de ses eaux territoriales<sup>1</sup>, et ceci à quelques milles de l'un des plus importants ports mondiaux.

Une des définitions classiques de la frontière politique consiste à la considérer comme la limite entre « deux systèmes d'intention et d'action » (Raffestin, 1983). L'ambivalence des relations transfrontalières est alimentée par les effets répulsifs et attractifs de la dialectique entre proximité et altérités. Cette vision peut difficilement s'appliquer à l'espace marin dont l'appropriation juridique, caractérisée à la fois par le vide et le trop-plein, représente un phénomène géopolitique dynamique et paradoxal. La volonté acquisitive des États déterminés à annexer la plus grosse part possible de la mer qui serait une sorte de « gâteau » à se partager entre en contradiction avec la persistance ou l'émergence de pratiques sociales, qu'elles soient légales ou illégales. On peut considérer que la mer, espace sans lieu ni paysage, constitue, au-delà de la dimension mythique qu'on lui attribue parfois, le terrain de rapports sociaux et de conflits socio-économiques auxquels la territorialisation par les États répond de façon très incomplète.

### Références bibliographiques

- DE GROOT Hugo (dit Grotius), 1609, rééd. 1990, *Mare Liberum*, Université de Caen, Centre de Philosophie politique et juridique, 62 p.
- DE PAUW Frans, 1965, *Grotius and the Law of the Sea*, Ed. de l'Institut de Sociologie, Bruxelles, 77 p.
- HERBERT Glenn, 1999, *Canada oceans dimension : a fact book*, Maritime Affairs, Halifax, 81 p.
- LIEBERMANN F., 1894, *Über die leges Anglorum saeculo XIII*, Halle, Niemeyer.
- POTTER P. B., 1924, *The freedom of the seas in history, law and politics*, New York, Longmans.
- RAFFESTIN Claude, 1983, « Introduction à la géographie sociale des frontières », *Espace, Population, Sociétés*, pp. 87-88.

1- « Singapore, neighbours seeking to stop pirates », *The nation*, Bangkok, 12-02-01, vol. 26, n° 49237